

# РОЗВИТОК ОРЛІВКИ ЯК ПОРТУ: НОВІ ВОРОТА ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ

*Із закриттям контейнерних терміналів та портів в акваторії Чорного моря Дунай став порятунком для багатьох перевізників. Журнал «Судноплавство» взяв інтерв'ю у засновника та ініціатора створення «Поромного комплексу Орлівка» Юрія Дімчогло. Де він розповів про досягнення у розширенні потужностей Орлівки та планах на майбутнє порту.*

**Хто став ініціатором створення переправи і які були передумови для цього?**

У минулому я був Депутатом Одеської обласної ради VI і VII скликань і сам я родом із Бессарабського краю. Починаючи з 2012 року в мене постало питання: чому Україна на 187 км загального кордону з Румунією не має жодного пункту пропуску, чому всі вантажі їдуть транзитом через Молдову? І коли я особисто їздив до Румунії та Болгарії помічав які були додаткові витрати як для громадян, господарських суб'єктів, так і для транспортних перевізників.

Керуючись Європейськими стандартами кожні 50 км повинен бути один пункт пропуску. Після революції гідності у 2014 році країна остаточно стала на рейси Європейської інтеграції. І всі остаточно зрозуміли, що нам потрібна в цьому місці переправа з ЄС «Орлівка-Ісакча». Терміни введення в експлуатацію переправи неодноразово переносилися, здебільшого через бюрократичні перепони з боку Румунії.

І я разом зі своїми друзями, також бессарабами, об'єднав свої сили для створення цього проєкту. З Олегом Сулаковим, який

володіє «ТІГОС» – велика аграрна компанія, та Володимиром Масленковим – виноробом, торгова марка «Болград».

Ми підписали меморандум з Обласною державною адміністрацією, зробили техніко-економічне обґрунтування, де показали скільки автомобілів та фур їде транзитом через два найближчих до Орлівки пункти пропуску – Рені та Болград, скільки грошей залишають там транспортні компанії.

### **В чому переваги у використанні переправи перевізниками?**

Переправа допомагає всім: легковим та вантажним перевезенням. Економить час, не треба стояти в чергах і не треба доплачувати зайві кілометри на шляху до Південної Європи. Транзит через Молдову змушував перевізників збільшувати відстань на 150-170 км і платити додатково за віньєтку

Після закриття портів з повномасштабною війною контейнерні термінали Великої Одеси не працюють. Найближчий привабливий контейнерний порт знаходиться в Констанції (Румунії), а це 145 км від Орлівки.

80 відсотків вантажних автомобілів, що користуються переправою Орлівка-Ісакча – це контейнеровози. Сьогодні фактично порт Констанца є українським контейнерним терміналом. Автомобіль вантажиться в інших містах і їде одразу через Орлівку до Констанції, ми не бачимо зараз необхідності будувати контейнерний склад.

### **Який курс розвитку ви взяли для Орлівки? У розширенні перевезень яких видів вантажів ви зацікавлені?**

3 грудня 2022 року ми запустили два причали і щомісяця збільшуємо обсяги перевалки зернових та генеральних вантажів. Отримали від Адміністрації морських портів України статус річкового порту. Ми починали з 12 тис. тонн на місяць і зараз,

приблизно через 6 місяців, ми відвантажуюмо майже 60 тис. тонн на місяць.

І в планах далі ми також збільшуватимемо кількість причалів. Наразі ми оформляємо документи на будівництво ще двох причалів. Якщо залишатиметься така сама ситуація з морськими портами, то до кінця літа ми можемо вийти на 100 тис. тонн на місяць.

Також готуємося до обробки олійних. Бажаємо придбати помпи для прямого перевантаження масла з автоцистерн на судна. І робимо орієнтир на генеральні вантажі: добрива, сіль, метали тощо. Їхня частка зараз замала, грубо кажучи, вона складає 1/3 частину.

Дуже актуальними будуть пасажирські автомобільні перевезення по завершенню війни. Так як дуже багато біженців зараз перебувають у румунських містах і їм зручно переїжджати, перевозити речі.

**Хто є основними покупцями вантажів, які ви обробляєте?**

Нашими основними покупцями зернових є світові трейдери, які розташовані у Констанції. Ми навантажуюмо в баржі, невеликі судна, і в Констанції це вже перевантажується на судна близько 60 тис. тонн.

І також майже більш ніж половина продукції йде безпосередньо турецьким споживачам: компаніям, які є виробниками борошна, комбікормів тощо. Для них ми навантажуюмо у більше великі судна – від 5 до 8 тис. тонн, які максимально можуть заходити на Дунай.

Коли закінчиться війна та почнуть повноцінно функціонувати морські порти України, ціни на перевалку звісно впадуть і зменшаться обсяги, дещо зміниться ринок, але ми сподіваємося, що залишаться клієнти, яким сподобалося працювати на Дунаї.

**Хто є основними інвесторами Орлівка-Ісакча, яка його**

**окупність. І який інтерес є з боку міжнародних компаній у його розширенні?**

Інвестори – це ми самі. Все що заробляємо зараз – інвестуємо назад у поромну переправу та порт Орлівка. У такому темпі окупності, як зараз, нам потрібно буде кілька років на повернення інвестицій. Наразі приблизно 30 відсотків вже повернулися.

Ми також працюємо з Укргазбанком, він нас кредитує, коли потрібна фінансова допомога. І ніяких проблем з цим не виникає. З іншого боку переправи у нас потужний партнер – це одна з найбільших судноплавних компаній Румунії – NAVROM.

**Яка техніка використовується для перевантаження вантажів?**

Щодо зернової перевалки ми працюємо з українським «Заводом Кобзаренка». Для нас було збудовано 4 міні-навантажувача, що допомагають перевантажувати в середньому 80 тонн на годину. А під генеральні вантажі ми орендували два крани Fuchs MHL 380. Вони дозволяють тритисячному судну навантажуватися за 2-3 дні. Ми придбали підйомники, навантажувачі з вильотом стріли до 22 метрів.

*Розмову вела Сівкова Тетяна*

**YURIY DIMCHOGLU**

Founder of Ferry Complex Orlivka LTD





default

